

Reorganización gremial y nuevas alianzas políticas en el seno del transporte de auto colectivos en 1943.

Claudia Santa Cruz.

Cita:

Claudia Santa Cruz (2011). *Reorganización gremial y nuevas alianzas políticas en el seno del transporte de auto colectivos en 1943. XIII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-071/257>

**XIII Jornadas Interescuelas
Departamentos de Historia
10, 11, 12 y 13 de agosto de 2011**

Número de la mesa: mesa N° 40

Título de la mesa:

Apellido y nombre de los coordinadores: Dr. Hernán Camarero y Dr. Carlos Miguel Herrera

Título de la ponencia: *“Reorganización gremial y nuevas alianzas políticas en el seno del transporte de auto colectivos en 1943”*

Apellido y nombre de la autora: Lic. Claudia Santa Cruz

Pertenencia institucional: Universidad de Buenos Aires-Facultad Filosofía y Letras-Departamento de Historia

Documento de identidad: 20.314.931

Correo electrónico: csantacruz12@yahoo.com.ar

Autorizo publicación en el CD de las Jornadas

**Reorganización gremial y nuevas alianzas políticas en el seno
del transporte de auto colectivos en 1943**

Lic. Claudia Santa Cruz

Introducción

En el año 1943 el avance del proceso de expropiación por parte de la CTCBA en el sector de autos colectivos de la ciudad de Buenos Aires fue acompañado hacia el interior de la empresa de una reorganización del proceso de trabajo que tenía como objetivo central racionalizar la producción y maximizar beneficios a partir de la instauración de normas de producción y productividad que incidirán sobre las formas y las condiciones laborales de los trabajadores y significará una ruptura con los procesos y formas de trabajo anteriores características de este sector.

El golpe nacionalista de 1943 implicó un cambio respecto de la alianza entre el Estado y el capital monopólico representado por la Corporación de la Ciudad de Buenos Aires.

En los meses anteriores se profundizará la tendencia gremial anterior a la expropiación, la organización gremial centralizada que oponía a los dos gremios del sector la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers y la Federación de Líneas de Auto Colectivos; sumándose un elemento nuevo, la organización por rama en este sector del transporte que opondrá a

socialistas y comunistas en la Unión Tranviaria por la organización y hegemonía de un sindicato obrero único que organice a los trabajadores de las ramas de colectivos y ómnibus dependientes de la Corporación.

Nuestro trabajo se centrará en reconstruir y analizar este proceso de construcción de un nuevo sindicato único por rama capaz de adaptarse a las condiciones de lucha frente a una gran empresa, el Sindicato de Obreros del Transporte Automotor que reúne a los *chauffers* recién incorporados por la CTCBA y su posterior ingreso a la Unión Tranviaria, y dar cuenta de los distintos intereses gremiales y políticos dentro del sector de “colectiveros” recientemente incorporado a la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

1. El balance del año 1942: la lucha contra la expropiación

En el mes de septiembre y octubre de 1942, en la ciudad de Buenos Aires, se desarrollaron dos huelgas sectoriales en el sector del transporte de autos colectivos en las que participaron propietarios y trabajadores contra la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires y su proyecto de establecer su monopolio en el sistema de transporte automotor de pasajeros, según lo establecía la Ley 12.311 sancionada en 1936 ratificada en agosto de 1942 por el Justicia. Estas huelgas contaron con el apoyo de un amplio movimiento popular antimonopólico del cual participaron los partidos políticos opositores (Partido Socialista, Partido Comunista, la Unión Cívica Radical, etc.) que conjuntamente con los usuarios del servicio del transporte de autos colectivos accionaron en un frente común de carácter popular y de defensa de los derechos del consumidor.¹

La confrontación hacia el interior del gremio del transporte entre dueños y asalariados generó contradicciones a la hora de proponer una acción conjunta frente al monopolio, poniendo en relieve los conflictos intergremiales e intragremiales que existían detrás de la aparente unidad en la lucha contra el monopolio en el sector.

La tendencia anarquista tenía fuerte predicamento entre los trabajadores asalariados que no consideraban la lucha antimonopólica más que como una lucha contra otro patrón capitalista de diferente escala. Las impugnaciones que realiza el anarquismo valen tanto

¹ Santa Cruz, Claudia (2009) “La huelga de los trabajadores de autos colectivos de Septiembre 1942”, en *XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Bariloche: Universidad Nacional del Comahue, 28 al 31 de octubre.

para los propietarios reunidos en la FLAC como para los directores de la Corporación. Cuestionan las limitaciones de las propuestas de la FLAC por considerarlas mezquinas en tanto defiendan “la herramienta de trabajo” y reclamen por un trato más benigno dentro de los términos de la ley 12.311. La única representación legítima de los intereses de los asalariados recaería en sus manos y la solución de fondo para el conflicto, basada en la acción directa, sería la unidad de los trabajadores del auto colectivo y de los demás gremios, para conseguir la anulación de dicha ley.

La tendencia socialista priorizaba políticas reformistas basadas en el diálogo, la presión parlamentaria a través de sus legisladores, la movilización de amplios sectores populares a partir de organizaciones intermedias como las Juntas Pro Abaratamiento de la Vida y los Comité de Lucha contra el Monopolio del Transporte y la campaña periodística en los diarios partidarios.²

Las políticas gremiales de resistencia a la expropiación tuvieron dos objetivos, por un lado las acciones de la FLAC tuvieron como premisa construir un imaginario colectivo nacional y popular dirigida a un público usuario, mayoritariamente trabajador, con el que se pudiera identificar al “colectivo” como producto del esfuerzo, el ingenio y el trabajo argentino; y por el otro, las políticas de los gremios adheridos a la FORA (Sociedad de Resistencia Unión Chauffer y Sociedad de Resistencia de Controles y Limpia Coches Colectivos) caracterizadas por su intransigencia frente a las propuestas de diálogo desde el estado y en pro de la acción directa de los asalariados del sector por la anulación de la ley 12.311.

Los sindicatos comunistas nucleados en el Comité Intersindical, brindaron su apoyo declarando la huelga general el 7 de septiembre y el 28 de octubre de 1942 con un alto acatamiento. Su apoyo estuvo condicionado al establecimiento de canales de diálogo con el gobierno con el objetivo de establecer una mesa de negociación entre las partes en el cual el estado mediara en el conflicto ante la CTCBA para encontrar una solución alternativa a la expropiación y al mismo tiempo permitiera la presencia de la FLAC en tanto gremio

² Santa Cruz, Claudia (2009) “¡El colectivo es del pueblo! El movimiento de resistencia antimonopólica de los usuarios contra la expropiación de los autos colectivos en 1942”, en: *Segunda Jornadas de la Industria y los Servicios*. C.A.B.A.: UBA/FCE.

representativo y capaz de defender las mejores condiciones para los trabajadores en el traspaso compulsivo de coches e ingreso del personal a la CTCBA.

El apoyo de los sindicatos comunistas siguió los lineamientos políticos implementados por la dirección del Partido Comunista referentes a la formación de frentes antifascistas y antiimperialistas, brindaban su apoyo a la Federación de Líneas de Autos Colectivos cuya alianza en pro de defender la autonomía y “la herramienta de trabajo” se extendía hacia una estrategia conjunta por minar la fuerza de los gremios anarquistas de oficios (conductores, controles y limpia coches) estableciendo sindicatos paralelos para dividir la representación y permitir la conformación del sindicato único del transporte del auto colectivo.

Esta política de avance de la organización de sindicatos por rama de la actividad era resistida por los gremios anarquistas que gozaban de prestigio y respaldo por parte de los trabajadores dentro del sector por sus tareas pioneras de organización y lucha, en un momento en el cual veían disminuida su influencia en el resto del movimiento obrero como puede advertirse por sus constantes llamados a la unidad y a la organización proclamando que la única acción posible contra el monopolio radicaba en la acción directa. No obstante, participaron de las Asambleas Gremiales y apoyaron la huelga general de septiembre declarada por la Intersindical, reservándose el derecho a llamar a la huelga general el 26 de octubre de 1942.

El conflicto contra el proceso de expropiación del sector de autos colectivos por parte de la CTCBA, contó con un amplio apoyo popular, de los partidos políticos, sociedades de fomento y gremios industriales que durante 8 meses y que fue duramente reprimido. La represión estatal alcanzó a los sindicatos, dirigentes y trabajadores del sector y a sus aliados. La Sociedad de Resistencia Unión Chauffers estaba desde principios de la década de 1930 en la clandestinidad. Los diarios recibieron la orden por parte de la policía de no publicar noticias sobre el conflicto so pena de ser clausurados (La Vanguardia) y los locales gremiales fueron clausurados (los locales de la FLAC y los sindicatos comunistas), los dirigentes de la FLAC y de los sindicatos comunistas fueron detenidos y liberados poco después, más de 300 trabajadores fueron encarcelados durante el conflicto y liberados al año siguiente. La ley 4.144 estaba vigente y era aplicada.

El final del conflicto es a la vez el triunfo de las políticas de diálogo y negociación si bien la unidad de los intereses de los propietarios se rompe al establecer la libertad de acción de

sus miembros componentes para negociar la mejor forma de entregar y explotar sus unidades, ante la inminencia del peligro de la proletarización, ya sea llegando a acuerdos extrajudiciales con la CTCBA, migrar hacia la provincia de Buenos Aires para integrar las líneas suburbanas, continuar apelando los juicios de expropiación o bien, llegar a un acuerdo con el Estado Nacional y la CTCBA para promover los “Convenios de Tenencia” por los cuales los propietarios de algunas líneas, mientras continuaba desarrollándose el proceso expropiatorio, aceptaban someterse a las reglamentaciones estatales y municipales y compartir una parte de los beneficios de la explotación del servicio con la empresa mixta, a cambio obtenían el permiso para continuar trabajando durante un plazo de tres meses luego del cual entregarían voluntariamente sus coches a la CTCBA.

2. Cambios en los procesos de trabajo: estandarización y proletarización

El proceso expropiatorio llevado adelante por la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) entre 1942 y 1943 supuso un proceso de ruptura y cambio respecto de las formas de organización del trabajo previas basadas en la producción simple de mercancías –organizada según el modelo societario de una Sociedad de Componentes³– hacia formas capitalistas más complejas basadas en la organización científica del trabajo.

La acción expropiatoria por parte de la CTCBA fue acompañada hacia el interior de la empresa por una reorganización del proceso de trabajo en el sector del transporte de autos colectivos de pasajeros que tenía como objetivo central racionalizar la producción y maximizar beneficios a partir de la instauración de normas de disciplinamiento y control de la fuerza de trabajo por sobre el incremento de la productividad.

Esta situación incidirá sobre las formas y las condiciones laborales de los trabajadores recientemente integrados a la empresa, que nos permitirá dar cuenta del derrotero de los ex

³ Santa Cruz, Claudia: “Resistencia y Expropiación en el transporte público colectivo de pasajeros en 1942” en: *Primeras Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios*. C.A.B.A: Facultad de Ciencias Económicas (UBA), agosto de 2007. La especificidad de las formas de organización en el sector de autos colectivos se define básicamente en base a 3 características: ser trata de una actividad **autorregulada** porque los recorridos, tarifas y paradas se basaban en acuerdos entre los trabajadores de la misma línea o entre líneas, para evitar la competencia y la superposición de recorridos; **autónoma** respecto de los poderes estatales y su injerencia en la organización de la actividad y la producción; y **horizontal** para ello se organizaron en Sociedades de Componentes y para evitar la concentración en pocas personas sólo se permitía ser dueño de una sola unidad, y se establecía la categoría conductor-propietario para acceder a la habilitación

propietarios y ex peones que ingresaron a la CTCBA una vez que la expropiación fuera consumada en aquellas líneas en las cuales desarrollaban sus actividades.

Esta empresa de capitales mixtos, no poseía líneas de autos colectivos con anterioridad a 1942, una vez consumada la expropiación, la CTCBA, deberá integrar a su infraestructura esta nueva forma de explotación, organizando esta nueva rama y reorganizando científicamente el proceso de trabajo en su seno –proceso que se inicia en enero de 1942 con las “líneas de ensayo”– para incorporar así esta cantidad de personal y coches producto de la expropiación a la estructura de la empresa.

El plan trazado por la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires implicaba la reorganización a partir de una serie de cálculos costo-beneficio realizados durante los meses previos a la expropiación⁴ con el objetivo de maximizar ganancias, plan de acción que contaba con cuatro elementos centrales:

- 1- Organización de un nuevo sistema de explotación que planteaba un cambio radical respecto de las formas de explotación del servicio de autos colectivos anteriores a 1942. Se pasó de una actividad autorregulada, autónoma y horizontal a una actividad centralizada, regulada y jerarquizada.
- 2- Reorganizar y complejizar la división del trabajo hacia el interior del sector que subdivide la autoridad en el personal de dirección y el personal técnico que abstrae y reproduce las características de la producción a nivel administrativo para poder planificar y controlar el proceso de producción y trabajo.
- 3- Identificar los intereses de los pasajeros/usuarios con los intereses de la empresa.
- 4- Adaptar al trabajador a las formas y requerimientos de la producción capitalista a nivel objetivo y subjetivo. El sistema impuesto transformaba al chofer en un trabajador polivalente y al mismo tiempo lo proletarizaba

La reducción de los costos de producción y el aumento de los beneficios como estrategia de acumulación se traducían en la prestación de un servicio que se basaba en el deterioro de las condiciones de producción y consumo del mismo desde la perspectiva de los trabajadores y los usuarios; aumentando la tarifa por vía indirecta o bien obligando al pasajero a efectuar trasbordos y combinaciones con otros medios de transportes de su propiedad, finalmente la forma en que se renovó el parque automotor aseguró la oferta de un servicio de menor calidad para los pasajeros que debían viajar parados y hacinados en vehículos más grandes que realizaban viajes más caros y largos y el deterioro de las condiciones de trabajo del chofer que manejaba vehículos atestados de personas con poca

⁴ La División Estadística de la CTCBA tuvo a su cargo la realización de estudios de explotación en dos líneas de prueba propiedad de la empresa: las líneas N° 212 y N° 263.

capacidad para maniobrar en el tráfico urbano en un contexto laboral regulado por tiempos acotados y velocidades altas.

En relación con la reorganización del tráfico la CTCBA implementaba un plan integral de control y racionalización sobre el trabajo en el cual la estandarización del servicio era condición necesaria para la estandarización de las normas de trabajo impuestas desde la gerencia de la empresa.⁵

La reorganización de la tarifa era quizás el punto más sensible en la relación entre el estado y el capital monopólico, el gobierno se oponía al aumento de la tarifa dado que consideraba que *“cada vez que se debate el alza de tarifas se presentan reclamaciones obreras gestionando aumento de salarios y otras mejoras sociales.”*⁶

La lógica detrás de estas acciones es que la CTCBA no desea asumir los riesgos de inversión excepto cuando la misma tiende a asegurar y/o aumentar la cuota de plusvalía como lo demuestran los casos de la renovación de los autos colectivos por micro ómnibus “alargados” y la construcción de las estaciones de servicio, inversiones en material e infraestructura que iban acompañadas por la reorganización del trabajo en las estaciones de servicio a partir de la aplicación de nuevas normas de productividad y producción sobre el trabajo que imponía tiempos fijos en la realización de tareas específicas aumentando así la velocidad y eficiencia del trabajo y la aplicación de tareas seriadas y tabuladas para disminuir los costos de mantenimiento.

En las estaciones de servicio, el control obrero de los modos operatorios es sustituido por un conjunto de gestos de producción concebidos y preparados por la dirección de la empresa. Progresivamente se irá constituyendo como un código general y formal del ejercicio del trabajo que cristaliza en los manuales y avisos para el personal.⁷

Las nuevas formas de trabajo aseguran un *“formidable aumento de la intensidad del trabajo”* el obrero no sólo es atacado en sus modos de control operatorios sino también en su control de los tiempos encubierta bajo la forma de “tiempos muertos” que permiten a la

⁵ Santa Cruz, Claudia (2010) “Formas de organización de la producción en el sector del transporte de autos colectivos en Buenos Aires (1942- 1943): el proceso de proletarización”; en: *Terceras Jornadas de Industria y Servicios*. Buenos Aires: FCE-UBA, agosto. “La estandarización del trabajo va inevitablemente unida a la estandarización del servicio, se suspende el criterio propio para resolver problemas por una tabulación de comportamientos preestablecidos por técnicos y impuestos al personal por medio de manuales y avisos.”

⁶ *Op. Cit.*

⁷ Coriat, Benjamín (1988) *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Madrid: Siglo XXI. P. 35.

empresa alargar la duración de la jornada de trabajo remunerada pero también extienden la duración de la jornada no remunerada. Esta es la razón por la cual se desarrolla a través de la rama y generan cambios en las condiciones sociales de la extracción del plus trabajo⁸ aumentando la productividad y la intensidad del trabajo a partir de la disminución de los tiempos muertos y el alargamiento de la duración del trabajo cuya consecuencia es el aumento de la tasa de explotación.

La disposición del chofer en el puesto de conducción lo integra al mecanismo de producción y convierte las operaciones por él ejecutadas en predeterminadas desde el exterior⁹, es decir, la gerencia transfiere las funciones de control del chofer al puesto de conducción cuyas tareas de ejecución han sido planificadas e impuestas por ella. Por lo tanto, esta es la forma que adopta la dominación del capital sobre el trabajo.¹⁰

Este proceso de proletarianización se inició con la expropiación y el ingreso de los trabajadores a la empresa y culmina con la imposición del sistema “one man one car”¹¹ que convertía al hombre en una prolongación de la máquina al tiempo que regulaba autoritariamente el trabajo prácticas que estaban reforzadas por normas de disciplinamiento¹² para quebrar la mentalidad del productor simple de mercancías acostumbrado a formas de organización del trabajo autorregulada, autónoma y horizontal que primaba en el sector antes de la expropiación.¹³

Es en el lugar de trabajo específico donde el chofer se ve sometido a prácticas laborales que comportan una regulación autoritaria no sólo del tiempo sino del ritmo de trabajo que realiza bajo estrictos estándares de productividad y en el que se intenta transformarlo en una extensión del vehículo.

El trabajo de este conductor está caracterizado por la polivalencia y la extensión del trabajo no remunerado. Los trabajadores calificados absorben las tareas de los trabajadores no calificados incorporándolas a sus funciones, esto significa un salto negativo cualitativo a nivel del escalafón (adición de trabajo no calificado) y cuantitativo a nivel salarial

⁸ *Op. Cit.* P. 36 y 37.

⁹ *Ídem.* P. 24. “[...] quien domina y dicta los modos operatorios se hace también dueño de los tiempos de producción [...] Liberar al proceso de trabajo del poder que [el obrero] ejerce sobre él para instalar en su lugar la ley y las normas patronales, tal será la contribución histórica del taylorismo.”

¹⁰ *Íbidem.* P. 266

¹¹ Corporación de la Ciudad de Buenos Aires, Expediente N° 977-S-1942.

¹² Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, Expediente N° 1093 -C-1942.

¹³ *Op. Cit.* P. 212

(extensión de la jornada de trabajo) que tienen como consecuencia directa la desjerarquización del trabajo y la caída de los niveles salariales de los trabajadores.

Estas nuevas normas de productividad basadas en la economía de tiempo y mano de obra, la regulación autoritaria del ritmo de trabajo a través de la máquina y la segmentación del trabajo van acompañadas por nuevas normas de producción fundadas en la uniformación de los modos operatorios que se simplifican, las herramientas y los materiales que van unidas a normas de calidad definidas desde la empresa.

La organización científica del trabajo en este sector del transporte, va acompañada por mecanismos de control y normas de comportamiento que intentan disciplinar al trabajador¹⁴ al tiempo que progresivamente se lo intenta aislar de sus colegas y de otros trabajadores (los mismos pasajeros), para ello se intentará evitar la organización gremial. Estrategia empresarial tendiente a doblegar la resistencia de los trabajadores a la extorsión del plustrabajo del que son objeto y que opera sobre el trabajo y el trabajador a nivel objetivo y subjetivo con altos componentes de coerción y represión.¹⁵

La acción expropiatoria por parte de la CTCBA tuvo como consecuencia en el sector del transporte colectivo de pasajeros en el año 1943, un proceso de ruptura abrupta respecto del período anterior que dio nacimiento a una reorganización del proceso de trabajo bajo el capital monopólico hacia formas capitalistas más complejas basadas en la organización de la producción y el trabajo según normas tayloristas con el fin de racionalizar la producción y maximizar beneficios.

La transferencia del control del trabajo del trabajador a favor de la Gerencia va acompañada por un aumento del plustrabajo. Los procesos de objetivación del trabajo generaron resistencias traducibles en la "*indisciplina del personal*"¹⁶ o "*el mal trato a los pasajeros y el material rodante*"¹⁷ en tanto acciones individuales y defensivas.¹⁸

3. Los cambios en las formas de organización gremial

¹⁴ *Ibidem*. P. 17. La reducción de los costos de fabricación y el aumento del ritmo de trabajo va acompañada por la lucha contra la organización obrera, es decir la lucha contra la "insubordinación y la indisciplina obreras y el establecimiento de un código de la disciplina de fábrica."

¹⁵ *Ibid*. P. 47

¹⁶ Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, Expediente N° 496 –C–1943. Nota N° 82, 26/02/1943.

¹⁷ Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, Expediente N° 853 –E–1943.

¹⁸ *Ibid*. P. 214

Los dos gremios más importantes del sector del transporte de autos colectivos que organizaban a los conductores (propietarios y peones) eran la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers (adherida a la FORA)¹⁹ y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (de tendencia socialista).²⁰ El resto del personal vinculado con las líneas de autos colectivos (controles y limpia coches) se organizaba fundamentalmente en la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia coches y otros tantos en la FLAC.

Consumada la acción expropiatoria, estos gremios perdieron gran parte de sus componentes por el ingreso de éstos a la CTCBA, bien porque huyeron con sus coches hacia la Provincia de Buenos Aires para integrar las líneas que allí funcionaban, o bien por cambio de rubro.

Lo cierto es que ambos gremios continuaron disputándose la representación del personal vinculado a las llamadas “Líneas de Tenencias” que contabilizaban un total de 12 líneas que lograron sustraerse temporalmente a la amenaza de expropiación y contaban con el permiso del estado para continuar funcionando por el término de 90 días a condición que respetaran una serie de disposiciones, vencido el plazo debían entregar voluntariamente sus coches a la CTCBA.

Pero, cuál era la situación gremial de los trabajadores de autos colectivos que habían ingresado a la CTCBA a partir del mes de enero de 1943?

El ingreso del personal abrió un nuevo escenario favorable tanto para la empresa como para los gremios aunque por motivos distintos.

La empresa triunfa cuando impide, desconociendo su representatividad, que los gremios históricos del sector puedan representar a los trabajadores de la empresa incorporados, los gremios anarquistas por su situación de ilegalidad y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (FLAC) a pesar de sus intentos de colaborar a través de la Comisión Mixta controlando el ingreso del personal a la empresa no será reconocida por la CTCBA.

La Unión Tranviaria, gremio histórico que organizaba a los obreros tranviarios y desde 1942 a los trabajadores del sector de ómnibus, se presentaba como alternativa única de organización para los trabajadores de la CTCBA.

¹⁹ Cabe aclarar que este gremio de oficio no representaba únicamente a los conductores de “colectivos” sino también a los taxistas, conductores de carros, camiones, etc.

²⁰ Autores como Joaquín Calvagno señalan la presencia de sindicalistas en su seno. En 1942 el Secretario General del gremio Manuel García pertenecía al Partido Socialista Obrero.

Sin embargo, no podemos subestimar el hecho que muchos trabajadores incorporados que poseían una experiencia gremial y una identidad política vinculada a su pasado inmediato que los había llevado a participar en dos movimiento huelguísticos que el apoyo de los gremios comunistas, las asociaciones vecinales y la población en general.

A su vez, la reorganización por parte de la empresa de la explotación y las nuevas condiciones de trabajo exigían una serie de medidas que excedían las prácticas de prescindencia política y las capacidades de un gremio de oficio como el forista y un gremio no integrado a una organización mayor como la FLAC.²¹

La Sociedad de Resistencia Unión Chauffer quién había relegado a un segundo plano su lucha contra los intentos centralistas y hegemónicos de la FLAC en pro de la lucha antimonopólica contra la expropiación durante la segunda mitad de 1942, no sale indemne de este conflicto que agudiza contradicciones internas previas, entre los sectores foristas con los anarco-comunistas -vinculados con los espartaquistas²²- favorables a la adecuación de las viejas estructuras gremiales a la nueva realidad industrial que requerían el reemplazo de la organización por oficio que se había vuelto obsoleta por el sindicato único por rama de la industria.²³ A esta situación se refiere el volante del gremio publicado en marzo de 1943 en el cual advierte “*contra los agentes del capitalismo que operan en nuestro gremio para inutilizar su esfuerzo y hacerle deponer su vieja capacidad combativa en pro de su mejoramiento ascendente, procurando enredarlo entre la maraña de colaboracionismo con el gobierno y la burguesía.*”²⁴

El gremio anarquista denuncia a la FLAC por participar en las tareas de incorporación de conductores a la CTCBA mientras la huelga contra la expropiación llegaba a su etapa

²¹ Calvagno, Joaquín (2007) “Bloque Histórico y clase obrera: el gremio de conductores y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (1928-1943); en: *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Tucumán: UNdeT, septiembre.

²² Tal es el caso de Domingo Varone quién junto a Badaraco fue parte del núcleo fundador de Spartacus. Este grupo además de la actividad clandestina se planteó una estrategia dentro del movimiento obrero que privilegiaba la difusión de sus ideas entre el “nuevo proletariado” con el objetivo de formar en el interior de varios sindicatos fracciones identificadas con su programa de acción. Varone trabajaba como Control en la línea N° 2 de colectivos e integraba la Fracción del Transporte Automotor.

Para más datos véase Iñigo Carrera, Nicolás (1986) *La Alianza Obrera Spartacus*. Buenos Aires: Pablos Editor y Benyo, Javier (2005) *La Alianza Obrera Spartacus. Anarquismo vanguardia obrera e institucionalización del movimiento sindical en la década de 1930*. Buenos Aires: Utopía Libertaria.

²³ Varone, Domingo (2004) *La memoria obrera*. Buenos Aires: La Rosa Blindada. P. 129.

²⁴ Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, “*Al Personal de la Corporación: una advertencia y un llamado cordial*”. Buenos Aires, marzo de 1943.

final²⁵ ”en momento que los ‘colectiveros’ [propietarios] habían depuesto toda resistencia al monopolio porque se sentían muy satisfechos con las suculentas tasaciones que la Corporación había fijado para la expropiación de sus coches”²⁶

La FLAC aspiraba con estas acciones a obtener el reconocimiento de la CTCBA a través de su participación en la Comisión Mixta²⁷ y priorizar el ingreso del personal que representaba para así obtener una posición dominante como sindicato único del sector. Esta lectura no escapaba a los anarquistas que afirmaban que “consumado el monopolio del transporte, después de un conflicto largo, mal llevado, pero siempre bien amañado por la Federación de Líneas, que quería nadar y guardar la ropa, no queda otro remedio que reconocer el nuevo patronato, representado por la Corporación”²⁸

El gremio anarquista no renuncia a la representación de sus obreros *chauffers* incorporados “[...] entre las distintas exigencias que los trabajadores de la Corporación han de formular acaso dentro de breve, ha de tratarse la supresión del profuso enchapado que se ha adherido a sus uniformes y los asemejan a presidiarios. Las chapas son un símbolo y reflejan una baja intención, símbolos de hombres que han perdido su libertad y van marcados como los delincuentes feroces, e intención bien manifestada de ir reduciéndolos, poco a poco, a inaudito servilismo.”²⁹

Los *chauffers* incorporados afrontarían condiciones de trabajo y explotación novedosas: la lógica del trabajo industrial y el disciplinamiento que implicaban un cambio no sólo a nivel objetivo sino subjetivo, abandono de su condición de trabajadores para asumirse

²⁵ *La Hora*, “Mil colectivos reanudarán servicios”, 11/01/1943. “En lo referente a la incorporación de personales de las líneas a la Corporación, la Federación a citado a las siguientes líneas [...] Los componentes y empleados deberán presentarse provistos de sus correspondientes cédulas de identidad y registros de conductores.”

²⁶ *Op. Cit.*

²⁷ *Noticias Gráficas*, “Continuaron hoy las inscripciones de los colectiveros, siguen las gestiones”, 07/01/1943. Según acuerdo entre la FLAC y la CTCBA, la entidad gremial integrará la Comisión Mixta por la cual realizará la inscripción del personal y choferes que deseen ingresar a la Corporación, controlando así el ingreso del personal a la esta empresa.

²⁸ *Ídem*

²⁹ *Ibidem.*

Weil, Simón (2010) *La condición Obrera*, Buenos Aires. El cuenco de plata. P. 171. La autora cuenta que en Europa en la década de 1930 en las empresas Renault se fotografiaba al obrero con un número en el pecho (su matrícula era A966630-WEIL) “como un condenado, el contraste que la situación provoca es un símbolo punzante que hace daño.”

como obreros calificados en el cual se abría un proceso de vacancia de representación y organización.³⁰

Ante esta situación la Unión Tranviarios (UT) histórica representación de los trabajadores tranviario, se presentaba como una opción válida para los críticos de la prescindencia y el apoliticismo, socialistas y comunistas partidarios del sindicato único por rama. La interna entre estos sectores por la hegemonía del sindicato era también una proyección de las disputas por el control de la CGT.³¹

Para 1942 la UT conjuntamente con la Unión Ferroviaria y La Fraternidad controlaban el 35% de los delegados al congreso de la CGT, el número de sus afiliados oscilaba entre 13.000 /15.000 afiliados y tenía 19 representantes cegetistas.³²

Durante la década de 1930 la línea del Frente Popular propiciada por el Partido Comunista (PC), permitió a esta organización establecer acuerdos con los dirigentes sindicales antifascistas y antiimperialistas. Esta política y su crítica a la prescindencia política los acercaron al Partido Socialista. Los socialistas habían consolidado su liderazgo en el seno de la UT y establecido vínculos estrechos entre los obreros y los representantes parlamentarios.³³

En 1942 finalizada expropiación de las empresas de ómnibus por parte de la CTCBA, el personal incorporado se sumó a sus filas de la Unión Tranviaria, el sindicato perdía progresivamente su carácter exclusivo de representación de obreros del riel (tranvías y subterráneos) para incorporar a este sector del transporte terrestre de pasajeros.³⁴

En 1943 el gremio había obtenido del gobierno la personería jurídica, pero la CTCBA le negaría el reconocimiento como gremio de los trabajadores de la empresa.

³⁰ Camarero, Hernán (2007) *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*. Buenos Aires: Siglo XXI. P. 352-353.

³¹ Del Campo, Hugo (1983) *Sindicalismo y peronismo*. Buenos Aires: CLACSO. P. 68 y 69. El autor señala que en 1942 los tres gremios del transporte automotor (UF, LF y UT) controlaban el 35% de los delegados al congreso de la CGT y en consecuencia las disputas por la hegemonía en el interior de estos gremios eran el correlato de las disputas por el control de la central obrera.

³² *Op. Cit.* P. 67-68

³³ García Heras, Raúl (1994) *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías 1876-1981*. Buenos Aires: Sudamericana. P. 125

³⁴ El proceso de incorporación excede el marco del presente trabajo.

La incorporación del sector de autos colectivos –devenidos rápidamente en microómnibus- y su personal no sólo constituía una novedad para la CTCBA sino para la propia UT, ambas entidades carecían de experiencia organizativa en este terreno.

Por otra parte, la fuerte identidad gremial del personal de “colectivos”, desalentaba el ingreso a la UT y al mismo tiempo debían afrontar la experiencia de trabajar como obreros de una empresa monopólica.

Si bien la situación de los trabajadores del ómnibus –quiénes habían sido incorporados como consecuencia del proceso de expropiación que culminó en 1942- va más allá del tema de nuestra investigación, debemos afirmar que anteriormente a la acción expropiatoria, las Compañías Ómnibus eran empresas capitalistas –entre las que se encontraba la CTCBA- mientras los dueños de autos colectivos se organizaban en Sociedades de Componentes horizontales, no jerárquicas y autónomas.

El proceso de constitución de un sindicato único –que enfrentaba a los gremios anarquistas y a la FLAC- en el sector del auto colectivo se vio obturado por la expropiación. Por otra parte, la UT deberá disputar la representación del personal “colectivo” a las Sociedades de Resistencia anarquistas y la FLAC quiénes denuncian el violento régimen de trabajo que impera en la CTCBA y el tipo de organización gremial.³⁵

Para constituirse como sindicato único dentro de la CTCBA, la UT quién era un organismo con reconocimiento legal y poseía peso gremial a nivel nacional (cantidad de afiliados y representantes al congreso de la CGT) sin embargo, para constituirse en sindicato único por rama de la industria en el seno de la CTCBA debía integrar a todos los sectores (tranvías, subterráneos, ómnibus y microómnibus) en una rama del transporte terrestre de pasajeros.

4. La UT y el SOTA

4.1. La UT y la línea de PC

El conflicto interno en la CGT con motivo de las elecciones para elegir los miembros del secretariado y la comisión administrativa, oponía dos listas encabezadas por dos

³⁵ *La Vanguardia*, “Dicen que se le exige al personal un ritmo de trabajo superior a la resistencia posible de un chofer”, 09/92/1943

Ibid. “[...] vienen propiciando desde hace tiempo una organización del proletariado del transporte destinada a servir incondicionalmente los intereses de la Corporación en calidad de conglomerado sumiso y obediente como lo ha sido siempre la ‘Unión Tranviarios’” con las empresas de que ha dependido.”

candidatos: Pérez Leirós y Domenech;³⁶ atravesaría a la UT e influiría en su accionar durante los primeros meses de 1943.

En el seno de la UT el enfrentamiento entre comunistas partidarios de Pérez Leirós y socialistas partidarios de Domenech por la hegemonía en el gremio.

El PC quién tradicionalmente no había tenido presencia en los sindicatos del transporte, habría logrado cierto niveles de presencia organizativa³⁷ entre los obreros del ómnibus pertenecientes a las Cias. privadas, dada las condiciones de trabajo propias de esta actividad, esta circunstancia favoreció la incorporación de este personal en la UT a medida que avanzaba el proceso expropiatorio y afianzó la posición de los comunistas dentro del gremio.³⁸

En el mes de enero el PC inicia una campaña para que el personal de los ómnibus no incorporados ingrese a la UT para defender sus intereses al momento de ingresar a la CTCBA, se refieren a sus salarios, que son más elevados que los que establece el escalafón y que hay antecedentes de que la empresa no respeta esos salarios , ante esta situación se proclama que *“es necesaria la unificación de todos los obreros del transporte de la Corporación en una sola organización capaz de hacer frente a este pulpo monopolista que nos va a explotar sin piedad.”*³⁹

El gremio venía reclamando por una serie de medidas que involucraban los intereses de todos los trabajadores de la CTCBA, a saber: reconocimiento del sindicato por parte de la CTCBA, aumento salarial del 10% y pago de salarios según escalafón retroactivo al momento de ingresar a la CTCBA, extensión pases libres a personal activo y jubilados, reconocimiento de las vacaciones pagas adeudadas desde 1939.

Es a través de este paquete de medidas que se trabaja la adhesión de los omnibuseros a la UT desde junio de 1942. En el caso de los colectiveros su ingreso a partir de los meses de enero y febrero de 1943 es reciente y los intereses en juego trascienden las luchas económicas y están ligadas a las condiciones de trabajo y condiciones subjetivas, por esta

³⁶ *Ídem.* P. 105.

³⁷ *Op. Cit.* P. 138. Domingo Varone recuerda que hacia fines de 1942 se relacionó con dos comunistas que habían participado en la creación de un sindicato de Choferes y Guardas de ómnibus.

³⁸ *La Hora*, “Trabajarán a reglamentos omnibuseros de la Línea 54 si no se retoma a Pereyra”, 12/01/1943. Obreros de la Cia. Colegiales reclaman la reincorporación del delegado Pereyra.

³⁹ *La Hora*, “Deben unificarse en una sola organización los obreros de los ómnibus unificados” , 14/01/1943

razón el gremio reclama por la reducción de horarios; la no renovación de materiales; la falta de higiene de los coches, etc.⁴⁰

Las formas de organización laboral y gremial anteriores son distintas a las actuales organizadas según pautas tayloristas. El sindicato realiza permanentes llamados a participar y a unirse, a los colectiveros incorporados y no incorporados, a la UT “*única organización existente de los obreros tranviarios y de ómnibus.*”⁴¹ Hay un reconocimiento del vacío de representación existente entre ese personal. Desde *La Hora* se informa que algunos colectiveros han ingresado a la UT “*los camaradas colectiveros deben ingresar en ella para que en común podamos hacerle frente a la Corporación en defensa de nuestros intereses.*”⁴² La línea de los comunistas en la UT es realizar continuos llamados a la unidad que “*es el arma potente del triunfo. Frente a un solo patrón un solo sindicato donde estén todos unidos los obreros tranviarios, de ómnibus, micros y colectivos.*”⁴³

Los comunistas realizan un llamado a la unidad gremial fundándose en las resoluciones del Congreso de la CGT sobre la Unidad Nacional.

Desde la perspectiva del PC el trabajo debe concentrarse en el fortalecimiento de la unidad sindical en torno al sindicato único por rama de la industria en la CTCBA en torno a la defensa de un paquete de reclamos, la creación de comisiones internas en las estaciones, las tareas de propaganda⁴⁴, el fortalecimiento de un cuerpo de delegados a través de los cuales se logre vía elecciones gremiales controlar la comisión directiva de la UT y establecer la hegemonía dentro del gremio y de esta manera aumentar su representación en la CGT. La posición de los comunistas en la comisión directiva del sindicato era minoritaria, sólo contaban con dos miembros: Guarna y Quarésima.

4.2. La creación del Sindicato Obrero del Transporte Automotor

La Federación Obrera del Transporte Automotor (FOTA) organizaba a la rama del transporte a nivel nacional, agrupaba a los sindicatos marítimos, ferroviarios, fluviales y terrestres. El SOTA organizaba a las líneas de colectivos independientes y a los

⁴⁰ *La Hora*, “Los obreros del transporte lucharán por el pedido de mejorad” por Juan Trosley, 20/01/1943

⁴¹ *Op. Cit.*

⁴² *idem*

⁴³ *Ibídem*

⁴⁴ *La Hora* entre realiza una extensa campaña denunciando las malas condiciones de viaje de los pasajeros, el aumento de la tarifa y en pro de la unidad sindical.

trabajadores del transporte de autos colectivos y micros en distintas provincias (entre ellas la Provincia de Buenos Aires) y pertenecía al FOTA.

El 9 de abril de 1943 se aprobó una resolución en la asamblea general efectuada en la Federación Argentina de Box por la cual se da por constituido el Sindicato Obrero del Transporte Automotor (SOTA), que agrupará a los trabajadores de esta rama de la industria del transporte, incorporados o no a la corporación.⁴⁵ Esta Asamblea fue convocada por la Comisión Mixta de la FLAC y contó con la presencia de 300 obreros.⁴⁶

Este sindicato agrupaba a los obreros del ómnibus y colectiveros y sesionó en la sede la FLAC⁴⁷, relamaban conjuntamente con el personal de ómnibus de microómnibus adheridos a la UT, el otorgamiento del paquete de medidas por parte de la CTCBA.

Además de los afiliados a la FLAC (de tendencia socialista) que habían ingresado a la CTCBA, también nos encontramos con anarco-comunistas⁴⁸ integrando la Comisión Directiva del flamante sindicato, los unía la firme convicción de construir un sindicato único por rama para enfrentar en una misma industria a un único patrón. Los gremios foristas quedan fuera de esta organización al impedírseles hablar en la Asamblea hecho que ocasionó su retiro de la misma, su postura era contraria a la unidad sindical reivindicando inflexiblemente *“una organización federativa, de acción directa y espíritu revolucionario”*⁴⁹

Socialistas y comunistas se disputaban la representación de los obreros del ómnibus y colectivos dentro de la UT.

El 29 de abril el SOTA realiza una Asamblea en el Teatro Marconi al que concurren el personal de ómnibus y colectivos de la CTCBA, allí además del informe de lo actuado por

⁴⁵ *La Vanguardia*, “Se formó una organización de obreros del transporte automotor”, 13/04/1943

⁴⁶ *La Prensa*, “Quedó constituido el Sindicato Obrero del Transporte Automotor”, 11/04/1943

⁴⁷ *Op. Cit.*

⁴⁸ *Op. Cit.* La Comisión Directiva estaba integrada por: Pedro Rojas (Secretario General), Oscar Román, **Domingo Varone**, Luis Ramato, Ricardo Colombo, Marcelo Buris, Eduardo Casal, Ernesto Fornero, Ramón Lagos, Teodoro Rodríguez, Juan Valdetaro, Pedro Vázquez, Jaime Torres, Juan Saso, Lorenzo Quinteiros, Benito Jubera, José Cantiani, [las negritas son nuestras]

⁴⁹ Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffer, *“Entre Gallos y Media Noche se ha Amasado un Sindicato del Transporte Automotor”*, Buenos Aires, 20/04/1943. Obedeciendo a consignas dadas por el partido, se despachan los bolches pidiendo el ingreso de los trabajadores a la “Unión Tranviarios”. La unidad la interpretan llevando al gremio a una entidad por excelencia al servicio del capitalismo. Intentan copar “La Unión Tranviarios” y por su intermedio dominar a la CGT.

la comisión directiva a la fecha se resolvió no trabajar el 1 de mayo con motivo del Día del Trabajo.⁵⁰

La Sociedad de Resistencia Unión Chauffers emite una declaración frente a la Asamblea del Teatro Marconi, en el que denunciaba que *“gentes sin antecedentes dignos que las acrediten ante el proletariado militante, han asumido insólitamente la misión de constituir una organización de obreros del transporte, desconociendo la existencia de la UNION CHAUFFERS en su carácter de entidad representativa y auténtica del gremio [...] Los intrusos y oficiosos salvadores de nuestro gremio, han establecido un casamata en la Federación de Líneas de Autos Colectivos y desde allí incursionan [...] a través de nuestro ámbito, con el fin bien declarado, de conquistarnos para instrumento incondicional y dúctil de menguados intereses políticos y capitalistas.”*⁵¹

La organización sindical por rama se impone sobre los gremios de oficio, cuando el SOTA ingrese a la UT hacia fines de 1943, esta organización se consolidará como el sindicato único por rama. Los colectiveros tuvieron que adaptarse a las nuevas formas de organización sindical, el SOTA permitió la transición otorgando una experiencia que superara las formas anteriores.

5. Las nuevas formas de organización y lucha: el trabajo a reglamento y las comisiones internas.

La UT había presentado a la CTCBA en el mes de junio de 1942 una serie de reclamos para mejorar la situación de todos los obreros de la empresa: aumento salarial del 10% para los salarios menores a \$300, reconocimiento sindical por parte de la empresa, pago de salarios según escalafón retroactivo al momento del ingreso a la empresa, extensión pases libres para los obreros activos y los jubilados y reconocimiento de las vacaciones pagas adeudadas desde 1939.

En el mes de febrero el sindicato busca apoyos de otros gremios, la CGT, la FLAC y la UF manifiestan su apoyo al reclamo de la UT. Por su parte, el personal de ómnibus y microómnibus realiza una Asamblea en la sede de la UT aprobando la siguiente

⁵⁰ *La Prensa*, “El personal de ómnibus y colectiveros resolvió no trabajar el 1 de mayo”, 29/04/1943

La Prensa, “El paro de los automóviles colectivos y ómnibus”, 02/05/1943

⁵¹ Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, *“Una sanción moral con los inmorales. Voz de alerta a los conductores de ómnibus.”* Buenos Aires, abril 1943.

declaración: “El personal de los ómnibus y microómnibus declara aprobar las gestiones que la Comisión Directiva viene haciendo en lo que respecta a mensualización del personal de los ómnibus en tercera categoría, para aquellas empresas que no han entregado la documentación fehaciente, y que dentro de los 60 días, de acuerdo con lo que establecen los escalafones, se intime a la Corporación a que todo el personal esté escalafonado según la antigüedad que tiene en las empresas respectivas y que dentro del mes de abril esté mensualizado todo el personal, a contar a partir del 1° de abril del corriente. Como también que una vez recuperada la antigüedad se pague la retroactividad correspondiente [...] desde el día que entró a trabajar en la Corporación.”⁵²

Como parte de la campaña informativa y de concientización de sus asociados la Comisión Directiva de la UT, en torno a una nueva modalidad de lucha, el trabajo a reglamento, medida cuya implementación será discutida en la Asamblea General del Gremio a realizarse el 17 de enero. Para ello realiza una intensa campaña de publicidad mediante la fijación de carteles furales y distribución de volantes con medidas con instrucciones sobre las formas de llevar a cabo la medida de fuerza. Asimismo se llevarán a cabo reuniones en las bibliotecas seccionales que permanecerán abiertas hasta el día 16 de 16 a 22 hs.⁵³

La modalidad de la protesta que se implementará el día 20 de febrero consistirá en la combinación del trabajo a reglamento de personal asignado a trabajar en la calle y de paros parciales de 30 minutos por turno en base a un cronograma previamente establecido⁵⁴, para el personal que trabaja en los talleres y oficinas. El objetivo es provocar demoras en el servicio.

La implementación de esta nueva modalidad de protesta frente a una gran empresa sólo puede llevarse a cabo por un sindicato único por rama dado que implica un grado de organización y preparación interna importante así como la participación de todos sus miembros. El trabajo a reglamento es utilizado como forma de protesta en las Cia. de ómnibus Colegiales en enero de ese año, de allí es retomada por la UT como forma eficaz

⁵² *La Hora*, “Los obreros del ómnibus apoyan pedido de mejoras”, 10/04/1943

⁵³ *La Vanguardia*, “Con una gran asamblea exteriorizará su descontento el personal de la Corporación”, 15/01/1943

⁵⁴ *La Vanguardia*, “Los obreros del transporte comenzarán a trabajar a reglamento el día 20”, 16/04/1943.

Los paros parciales se realizarán según el siguiente cronograma de tareas:

Talleres: de 10 a 10,30; de 20 a 20,30 y de 23 a 23,30. Tren rodante. De 10 a 10,30; de 22 a 22,30 y de 00 a 0,30. Vía permanente: de 10 a 10,30 y de 23 a 23,30. Distribución de corriente: de 10 a 10,30 y de 22 a 22,30. Limpiavías y engrasadores: de 8,30 a 9. Empleados de oficina: de 10 a 10,30 y de 22 a 22,30. Peones de estación conjuntamente con el personal de técnica.

de enfrentar a la empresa sin dejar de trabajar, el trabajo reglamentado consiste en ajustarse a las reglamentaciones vigentes de la patronal y de la municipalidad de tal manera de ocasionar demoras y alterar así la organización de la producción basada en las pautas tayloristas.⁵⁵

Los comunistas inician una campaña en la cual tratan de lograr el apoyo de la población y las Asociaciones Vecinales y de Consumidores explicando que la rentabilidad de la CTCBA reside en las economías que realiza y que se traducen en bajos salarios, malas condiciones de los vehículos, pésimo servicio y aumento de la tarifa. Es decir que la empresa prospera a partir de exacción a los trabajadores en general y por tanto el interés es uno solo aumento de los salarios sin amento de la tarifa.

Asimismo plantea el costo que implica el sostenimiento de una “burocracia parasitaria” cuyos salarios oscilan entre 5.000 pesos y 1.000 pesos en contraposición a salarios de obreros calificados y con experiencia que no superan los 300 pesos.⁵⁶

La convivencia entre socialistas y comunistas en el seno del sindicato de deterioraba rápidamente para abril de 1943, en las elecciones gremiales (de autoridades, delegados y representantes ante la CGT) del año anterior los comunistas acusaron a la lista de la fórmula Isaac Pérez-Seijas de acciones fraudulentas. Por ejemplo, se votaba en cada Estación, en la estación Gaona sobre un total de 470 socios, 392 pidieron la anulación del escrutinio. Por su parte, 313 socios se presentaron ante la comisión Directiva para notificar que habían votado a los candidatos contrarios a la línea Pérez-Seijas.⁵⁷

Por su parte algunos delegados desconocían el mandato de sus representados y votaban en las Asambleas según la conveniencia políticas del Secretario General, *“un delegado domenechiano de la estación Recoleta, Manuel Gómez- de los tres que componían la representación de esa estación que cuenta con 535 cotizantes- luego de despotricar contra el Diputado Nacional Pérez Leiros Secretario General de la CGT [...] confesó que violaría el mandato de su seccional que le ordenaba reconocer el a la nueva C.A. de la CGT. Los obreros de dicha estación no sólo dieron mandato al citado elemento, sino que enviaron a*

⁵⁵ *Op. Cit.*

⁵⁶ *La Hora*, “El 10% de aumento piden los obreros tranviarios debe satisfacerse con urgencia”, 30/01/1943

⁵⁷ *La Hora*, “Quiénes son los que se burlan de la voluntad de los trabajadores del transporte urbano?” por Juan Trosley, 12/04/1943

la Central obrera una nota firmada por 401 de ellos, solidarizándose con la auténtica dirección cegetista.”

Los socialistas acusan al PC de “jesuitismo, sectarismo y quintismo” sosteniendo que “*el Partido Comunista conspira contra la independencia del movimiento obrero*” y denuncian la táctica hegemónica del PC, la férrea disciplina impuesta a sus militantes y su política “*solapada*” de identificar las acciones del partido con las del gremio “*constituyendo sindicatos ‘clasistas’ verdaderos organismos colaterales de esa agrupación política.*”⁵⁸

En el marco de la escalada progresiva de las tensiones internas, la dirigencia de la UT intenta posponer la medida de fuerza para priorizar las negociaciones mientras su contraparte continúa con las tareas de agitación y organización de las bases.

El 18 de abril la CTCBA reconoce las vacaciones pagas de 1942, la línea de Pérez-Seijas considera esto como una buena señal para continuar las negociaciones. Para los comunistas las negociaciones estaban estancadas por la CTCBA y la inacción del gremio hacía peligrar la obtención de mejoras a través de la lucha.

En la Asamblea General del Gremio las sesiones inician con la presencia de 72 delegados y las autoridades de la comisión directiva; las disidencias entre los partidarios de Domenech y Pérez Leirós se hacen manifiestas. El despacho por la mayoría que responde a la línea del Secretario General del gremio Isaac Pérez, propone postergar la medida de fuerza dado que la CTCBA y el gobierno suspendieron las negociaciones hasta que se levante la medida de fuerza. El despacho por la minoría que responde a la línea de los comunistas propone priorizar los intereses de los obreros sosteniendo la medida de fuerza y considera que el compás de espera de 11 meses es un tiempo más que prudencial.

En la votación dos delegados afirmaron que “a pesar que sus seccionales estaban por unanimidad por el trabajo a reglamento ellos votarían la moción contraria.” Por el despacho de minoría votaron 39 delegados que representan 5.418 votos, 29 por la mayoría que representan 4.335 votos y una abstención que representa 55 votos.⁵⁹

El 19 de abril fueron citados por el Departamento de Policía los dirigentes de la UT Pérez-Seijas, los 13 miembros de la comisión directiva quienes concurren acompañados por un representante de la CGT.

⁵⁸ *La Vanguardia*, “El Partido Comunista conspira contra la independencia del Movimiento Obrero”, 27/04/1943

⁵⁹ *La Hora*, “El decidir ir a la lucha, reafirmaron los obreros tranviarios su reclamo del aumento”, 18/04/1943

El Comisario Morano les comunicó que si no levantaban el trabajo a reglamento el día 20 perderían la personería jurídica y quedarían detenidos. A su vez, mandarían a un empleado policial como observador para verificar que la medida sea levantada. En el local de la UT se reúne la comisión directiva en presencia de 4 empleados policiales. Pérez y Seijas explicaron la situación y llamaron a levantar la medida ante la negativa de Guarna y Quarésima quiénes fueron los únicos que votaron en contra y por cuya actitud intentaron detenerlos al finalizar la reunión.⁶⁰

Llegado el día pautado para la protesta, una parte de las bases desconocieron la resolución del sindicato.

Cómo se aplicó la medida? Observemos el caso de la estación Floresta, *“la medida se aplicó a partir de la 0:1 minuto con notable unanimidad”*, en horas de la mañana se podía observar una larga fila de coches que esperaban turno mientras guardas y conductores *“accionaban parsimoniosamente en las inmediaciones”* Según lo dispuesto por el reglamento los coches eran sacados a la calle por los peones para ser revisados cuidadosamente por los conductores *“devolviéndose los que no estaban en condiciones.”* Se iniciaba el recorrido sin apuro, deteniéndose en los semáforos y aminorando la velocidad en las esquinas, en las paradas se detenía por completo el vehículo para que pudieran subir los pasajeros tal como establecen las reglamentaciones municipales.

La CTCBA envió a altos empleados de la administración y a la policía a repartir en los lugares de trabajo, un comunicado de la empresa en donde se llamaba a desistir del trabajo a reglamento bajo amenaza a los extranjeros, con aplicarles la ley 4.144 y a los argentinos, *“con confinarlos en los territorios de la Patagonia.”*⁶¹ En la estación Floresta fueron detenidos por la Sección Orden Social los obreros Norberto Gómez y Vicente Figueroa.⁶²

Si bien *La Hora*⁶³ habla de *“espontaneísmo”* la aplicación de dicha medida implica preparación y organización en los lugares de trabajo, este es el trabajo de las comisiones internas que funcionaban en las estaciones de la CTCBA y que no estaban reconocidas por la empresa.

⁶⁰ *La Hora*, “Dejóse sin efecto la aplicación del trabajo a reglamento ratificada el domingo por el Congreso Extraordinario de la Unión Tranviarios”, 20/04/1943

⁶¹ *La Prensa*, “La policía reprimirá la actitud de protesta de los obreros tranviarios”, 22/04/1943

⁶² *La Hora*, “Trabaja a reglamento el gremio del transporte”, 21/04/1943

⁶³ *Op. Cit.*

Si analizamos los participantes en las jornadas del 20 observaremos las estaciones involucradas (Floresta, Recoleta, Vail, Alte Brown, Portones, Gaona y Salta), las líneas de tranvía (N° 40, 45, 1, 2, 5, 83) y las líneas de ómnibus (N° 2, 10, 9, 29, 41, 58, 60 y 70).

Las sanciones de la CTCBA no tardaron en llegar y consistió en la suspensión del personal que trabajó a reglamento. Las autoridades de la UT expulsaron del sindicato a siete socios de la estación Gaona por sus actitudes y políticas “derrotistas y terroristas” para con el gremio al defender el trabajo a reglamento y denunciar el fraude (tres de ellos habían sido candidatos a delegados en las elecciones pasadas por la lista opositora).⁶⁴

Estas acciones tienen por objetivo disciplinar a alborotadores y debilitar la oposición comunista, si bien era minoritaria numéricamente, su capacidad de agitación y organización manifestada en los sucesos del 20 de abril, preocupaba a la dirigencia sindical tranviaria.

La medida fue parcialmente exitosa, el 25 de abril la CTCBA acuerda el reconocimiento de la antigüedad del escalafón retroactiva a la fecha de ingreso a la empresa para el personal de ómnibus y autoriza el pase libre para todo el personal en tranvías, ómnibus y subterráneos. En caso de vivir a más de cinco cuadras de cualquiera de estos medios de transportes podrán usar el colectivo para combinar con dichos servicios.⁶⁵

Conclusiones

Este trabajo constituye un avance de investigación doctoral la vacancia de bibliografía sobre el tema y fuentes fragmentadas e incompletas, hace necesaria la reconstrucción de los sucesos como paso previo a un análisis más completo sobre los cambios en los procesos de trabajo y de las formas de organización gremial entre enero y junio de 1943.

En este período, el paso del gremio de oficio al sindicato por rama en el sector del auto colectivo se produce a partir de la proletarización resultante de la acción expropiadora de la empresa monopólica que puso en juego la capacidad de adaptación de los gremios tradicionales del sector⁶⁶, la constitución de la UT como sindicato por rama de la industria y la creación de un sindicato nuevo, el SOTA como una experiencia de transición por parte de estos colectiveros devenidos en obreros que tuvieron que afrontar los cambios objetivos y subjetivos de su nueva situación.

⁶⁴ *La Hora*, “La camarilla Seijas-Pérez aplica expulsiones en masa a de asociados de la UT”, 11/05/1943

⁶⁵ *La Prensa*, “Varios beneficios se acordaron al personal del transporte urbano”, 25/04/1943

⁶⁶ Op. Cit. La Sociedad de Resistencia Unión Chauffer se retiró de la Asamblea

Junto con la aparición del sindicato por rama de la industria en el sector del transporte urbano de pasajeros surgen nuevas formas de organización internas como las comisiones internas, el ingreso de PC a un terreno que le había resultado esquivo hasta entonces (nos referimos al transporte urbano de pasajeros) y el trabajo a reglamento como método eficaz para enfrentar las regulaciones científicas del trabajo.

La organización gremial del personal de colectivos constituyó un elemento novedoso tanto a nivel empresarial como gremial ya que ambas organizaciones no tenían experiencia en la organización de este sector.

BIBLIOGRAFÍA

A. FUENTES

- Archivo General de la Nación. Fondo: Corporación de Transportes de Buenos Aires enero/diciembre de 1943.

DIARIOS

- *La Prensa*, enero/diciembre 1943
- *La Nación*, enero/diciembre 1943
- *El Diario*, enero/diciembre 1943
- *Noticias Gráficas*, enero/febrero 1943
- *La Hora*, enero/diciembre 1943
- *La Vanguardia*, enero/diciembre 1943
- *La Voz del Chauffeur*,

VOLANTES PARTIDARIOS

REVISTAS

- *El Auto Colectivo* N° 503, Buenos Aires, septiembre–octubre, 1993

B. BIBLIOGRAFÍA

- Braverman, Harry (1987) *Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX*. México: Nuestro Tiempo.

- Calvagno, Joaquín (2007) “Bloque Histórico y clase obrera: el gremio de conductores y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (1928-1943); en: *XI Jornadas*

Interescuelas/Departamentos de Historia, Tucumán: UNdeT, septiembre.

- Coriat, Benjamín (1988) *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Madrid: Siglo XXI.

- Marx, Carlos (1980) *El Capital*. Madrid: Siglo XXI

- Páramo, Martha Susana (1991). *Un fracaso hecho historia: la Corporación de Transportes de Buenos Aires*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.

- Santa Cruz, Claudia (2009) *Resistencia y Expropiación: la huelga de los trabajadores de autos colectivos de 1942*. Tesis de Licenciatura: Facultad de Filosofía y Letras-UBA, diciembre.

- Santa Cruz, Claudia (2007) “Resistencia y Expropiación en el transporte público colectivo de pasajeros en 1942” en: *Primeras Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios*. C.A.B.A.: Facultad de Ciencias Económicas (UBA), agosto.

- Santa Cruz, Claudia (2009) “¡El colectivo es del pueblo! El movimiento de resistencia antimonopólica de los usuarios contra la expropiación de los autos colectivos en 1942”, en: *Segunda Jornadas de la Industria y los Servicios*. C.A.B.A.: UBA/FCE.

- Santa Cruz, Claudia (2009) “La huelga de los trabajadores de autos colectivos de Septiembre 1942”, en *XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Bariloche: Universidad Nacional del Comahue, 28 al 31 de octubre.